Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/2161

20. 04. 88

Sachgebiet 9514

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Straßmeir, Fischer (Hamburg), Börnsen (Bönstrup), Bohlsen, Haungs, Uldall, Dr. Wittmann, Dr. Jobst, Carstensen (Nordstrand), Eylmann, Neumann (Bremen), Hinrichs, Hinsken, Jung (Limburg), Maaß, von Schmude, Kraus und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Richter, Gries, Kohn, Funke, Zywietz, Wolfgramm (Göttingen) und der Fraktion der FDP

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Seeschiffahrtsregisters für deutsche Handelsschiffe im internationalen Verkehr (Internationales Seeschiffahrtsregister)

A. Problem

Trotz zahlreicher Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Seeschiffahrt hält der Ausflaggungstrend unvermindert an. 1987 wurde von deutschen Reedern erstmals mehr Schiffstonnage unter fremder Flagge betrieben als unter der Bundesflagge. Um dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten, muß die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschiffahrt gesichert werden.

B. Lösung

Durch eine Änderung des Flaggenrechtsgesetzes wird zentral beim Bundesminister für Verkehr — zusätzlich zur bestehenden amtsgerichtlichen Registrierung — ein Internationales Seeschiffahrtsregister eingerichtet. Hierin können deutsche Seeschiffe eingetragen werden, die die Bundesflagge führen und im internationalen Verkehr eingesetzt sind. Für Seeleute ohne Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland können bei einer Registrierung des Schiffes im Internationalen Seeschiffahrtsregister Tarifverträge mit den Heimatlandgewerkschaften abgeschlossen werden. Dadurch sind erhebliche Einsparungen bei den Personalkosten für den Schiffsbetrieb möglich.

Durch die Einrichtung des Internationalen Seeschiffahrtsregisters wird die Erhaltung einer angemessenen Tonnage unter deutscher

Flagge gesichert. Daher bietet das Internationale Seeschiffahrtsregister gegenüber der sich zur Zeit vollziehenden Alternative der Ausflaggung folgende Vorteile:

— langfristige Sicherung der qualifizierten Arbeitsplätze der deutschen Seeleute an Bord, insbesondere im Bereich der Schiffsführung, und damit Erhaltung einer deutschen Ausbildung in seemännischen Berufen;

— Sicherung der mit der deutschen Seeschiffahrt direkt und indirekt zusammenhängenden Landarbeitsplätze;

— Erhaltung des Sozialversicherungsstandards für deutsche und ausländische Seeleute;

— Beibehaltung des besonders hohen deutschen Schiffssicherheitsstandards;

— Gewährleistung der Versorgungssicherheit im Krisenfall.

C. Alternativen

Würden die geltenden Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschiffahrt beibehalten, bestünde die Gefahr einer Totalausflaggung der deutschen Handelsflotte mit erheblichen Risiken:

— für die Bundesrepublik Deutschland als exportorientierte Handelsnation;

— für einen endgültigen Verlust der Berufsgruppe qualifizierter deutscher Seeleute;

— für die Gewährleistung der Versorgungssicherheit im Krisenfall.

Auch die Schaffung eines Internationalen Seeschiffahrtsregisters nach norwegischem Muster wäre keine sach- und interessengerechte Alternative. Damit würde — auch für ausländische Reeder — eine neue Billigflagge mit Substandards im Bereich der Sozialversicherung sowie der Schiffsbesetzungsvorschriften entstehen.

D. Kosten

Durch die Führung des Internationalen Seeschiffahrtsregisters entstehen unerhebliche Verwaltungsmehraufwendungen.

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Seeschiffahrtsregisters für deutsche Handelsschiffe im internationalen Verkehr (Internationales Seeschiffahrtsregister)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Flaggenrechtsgesetzes

Das Flaggenrechtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom ... (BGBl. I ...) wird wie folgt geändert:

1. Nach § 13 wird folgender Unterabschnitt eingefügt:

   „6. Internationales Seeschiffahrtsregister

   § 13a

   (1) Zur Führung der Bundesflagge berechtigte Kauffahrteischiffe, die im Sinne des Einkommensteuergesetzes im internationalen Verkehr betrieben werden, sind auf Antrag des Eigentümers in das Internationale Seeschiffahrtsregister einzutragen.

   (2) Das Internationale Seeschiffahrtsregister wird vom Bundesminister für Verkehr eingerichtet und geführt."

2. In § 21 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

   „(4) Arbeitsverhältnisse von Besatzungsmitgliedern eines im Internationalen Seeschiffahrtsregister eingetragenen Kauffahrteischiffes, die im Inland keinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt haben, unterliegen beim Fehlen einer Rechtswahl vorbehaltlich der Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft nicht schon aufgrund der Tatsache, daß das Schiff die Bundesflagge führt, dem deutschen Recht. Werden für die in Satz 1 genannten Arbeitsverhältnisse von ausländischen Gewerkschaften Tarifverträge abgeschlossen, so haben diese nur dann die im Tarifvertragsgesetz genannten Wirkungen, wenn sie der deutschen Gerichtsbarkeit unterworfen werden und die Gewerkschaft im Einklang mit dem Übereinkommen Nr. 87 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 9. Juli 1948 gebildet worden ist. Nach Inkrafttreten dieses Absatzes abgeschlossene Tarifverträge beziehen sich auf die in Satz 1 genannten Arbeitsverhältnisse im Zweifel nur, wenn sie dies ausdrücklich vorsehen."

3. In § 22 Abs. 1 Nr. 2 wird der Punkt am Ende des Halbsatzes durch ein Komma ersetzt und anschließend folgende Nummer 3 eingefügt:

   „3. die Befugnis zur Gestattung der Führung einer anderen Nationalflagge nach § 7 sowie die Einrichtung und Führung des Internationalen Seeschiffahrtsregisters nach § 13a auf eine nachgeordnete Bundesbehörde zu übertragen."

Artikel 2

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Bonn, den 20. April 1988

Straßmeir
Fischer (Hamburg)
Börnsen (Bönstrup)
Bohlsen
Haungs
Uldall
Dr. Wittmann
Dr. Jobst
Carstensen (Nordstrand)
Eylmann
Neumann (Bremen)
Hinrichs
Hinsken
Jung (Limburg)
Maaß
von Schmude
Kraus
Böhm (Melsungen)
Buschbom
Frau Dempwolf
Dörflinger
Dr. Faltlhauser
Fuchtel
Dr. Grünewald
Harries
Frau Hasselfeldt
Hauser (Esslingen)
Freiherr Heereman von Zuydtwyck
Herkenrath
Hörster
Frau Hoffmann (Soltau)
Dr. Hüsch
Dr.-Ing. Kansy
Dr. Kronenberg
Lenzer
Lowack
Lummer
Magin
Marschewski
Oswald
Rossmanith
Sauter (Epfendorf)
Schemken
Schmidbauer
Dr. Schroeder (Freiburg)
Schulze (Berlin)
Seesing
Dr. Stark (Nürtingen)
Susset
Frau Verhülsdonk
Werner (Ulm)
Wilz
Dr. Dregger, Dr. Waigel und Fraktion

Richter
Gries
Kohn
Funke
Zywietz
Wolfgramm (Göttingen)
Mischnick und Fraktion

Begründung

A. Allgemein

Die Seeschiffahrt unter der Bundesflagge erlebt seit Jahren den stärksten Niedergang ihrer Geschichte. Von Ende 1977 bis Ende 1987 schrumpfte die Handelsschiffstonnage unter deutscher Flagge von 9,3 auf 3,8 Mio. BRT. Allein im Verlauf des vergangenen Jahres reduzierte sich die Handelsflotte unter deutscher Flagge um 11 Prozent. 1987 wurde von deutschen Reedern erstmals mehr Schiffstonnage unter ausländischen Flaggen (vor allem von Antigua-Barbuda, Cypern, Panama) betrieben als unter der Bundesflagge. Das Bordpersonal auf Seeschiffen unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland hatte Anfang 1971 mit 55 301 Seeleuten seinen Höchststand. Anfang 1988 fuhren nur noch 19 130 Seeleute an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge, davon 2 457 in der Fischerei.

Bei Fortgang dieser Entwicklung besteht die Gefahr einer Totalausflaggung der deutschen Handelsflotte mit erheblichen Risiken:

- für die Bundesrepublik Deutschland als exportorientierte Handelsnation;
- für einen endgültigen Verlust der Berufsgruppe qualifizierter deutscher Seeleute;
- für die Gewährleistung der Versorgungssicherheit im Krisenfall.

Die konkurrierenden europäischen Schiffahrtsnationen befinden sich in einer ähnlich schwierigen Lage. Deshalb haben eine Reihe europäischer Staaten (Frankreich, Großbritannien, Norwegen, Dänemark, Schweden, Luxemburg/Belgien, Portugal) sowie Kanada in letzter Zeit gesetzliche Regelungen zur Einrichtung eines Internationalen Seeschiffahrtsregisters geschaffen bzw. bereiten solche vor. Danach sollen bestimmte Schiffe unter der jeweiligen nationalen Flagge hinsichtlich der Kostenfaktoren, die den internationalen Wettbewerb beeinflussen, eine Sonderbehandlung erfahren. Es handelt sich um Schiffe, die aufgrund ihrer Bestimmung zum Einsatz im internationalen Seeverkehr in einem gesonderten Schiffsregister eingetragen werden. Die Art der Sonderbehandlung ist von Land zu Land verschieden. Sie umfaßt in der Regel steuerliche Erleichterungen, erweiterte Möglichkeiten zur Beschäftigung von ausländischen Besatzungsmitgliedern, spezifische Beschäftigungsbedingungen — teils insofern auch die ausdrückliche Tariffähigkeit ausländischer Gewerkschaften — sowie die Gewährung von Betriebsbeihilfen. Angesichts der im Weltschiffahrtsmarkt gegebenen Wettbewerbssituation, die von Überkapazität, Ratenverfall und Kostendisparitäten geprägt ist, geht die genannte Gesetzgebung davon aus, daß in Zukunft die internationale Schiffahrtstätigkeit von Unternehmen aus Europa unter ihrer Heimatflagge nur aufrechterhalten werden kann, wenn die heimischen Wettbewerbsbedingungen sektoral an die des Weltmarkts angepaßt werden.

Den aus dieser Entwicklung für die deutsche Handelsflotte entstehenden Gefahren muß der Bundesgesetzgeber durch entsprechende Schritte Rechnung tragen.

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt — bezogen auf das Schiffsalter — über die modernste Flotte der Welt und einen Rückhalt an leistungsfähigen Seeschiffahrtsunternehmen. Die daraus resultierenden günstigen strukturellen Voraussetzungen des zukunftsträchtigen Wirtschaftszweiges der Seeschiffahrt können jedoch nur wirksam bleiben, wenn von seiten des Gesetzgebers die Möglichkeiten für die erforderliche sektorale Anpassung der nationalen Kostenfaktoren an die des Weltmarktes geschaffen werden.

Die Erhaltung einer leistungsfähigen Handelsflotte unter der Bundesflagge ist zur Gewährleistung der Versorgung der Bundesrepublik Deutschland mit lebenswichtigen Gütern, insbesondere in Krisenfällen, zur Wahrung der Exportinteressen sowie zur kontinuierlichen Ausbildung eines seemännischen Nachwuchses von erstrangiger Bedeutung. Sie liegt deshalb im allgemeinen deutschen Interesse (§§ 1, 10 Seeaufgabengesetz). Eine weitere verstärkte und zeitlich unbefristete Gewährung der derzeit vom Bund an Reeder gezahlten Finanzbeiträge würde nach geltendem EG-Recht zu erheblichen Problemen führen. Deshalb sollen durch die Einführung des Internationalen Seeschiffahrtsregisters die Wettbewerbsbedingungen der internationalen Seeschiffahrt unter deutscher Flagge an diejenigen der konkurrierenden europäischen Schiffahrtsnationen angepaßt werden. Nach einem von den Küstenländern in Auftrag gegebenen Gutachten des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und -logistik von 1987 wird der Kostennachteil der deutschen Flagge insgesamt auf ca. 800 Mio. DM p. a. geschätzt. Davon sollen allein 680 Mio. DM auf den Bereich der Personalkosten entfallen. Die Einrichtung eines Internationalen Seeschiffahrtsregisters soll eine Reduzierung der Schiffsbetriebskosten, vor allem im Personalbereich, ermöglichen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der internationalen deutschen Seeschiffahrt sichern. Für Schiffe, die im Internationalen Seeschiffahrtsregister eingetragen sind, sollen Tarifabschlüsse mit den Heimatlandgewerkschaften ausländischer Seeleute zu den dort geltenden Bedingungen („Heimatheuern") ermöglicht werden.

Für den Abschluß solcher Tarifverträge sind nur solche ausländischen Gewerkschaften zuzulassen, die die entsprechenden internationalen Standards erfüllen. Die mit diesen Gewerkschaften abzuschließenden Tarifverträge sind der deutschen Gerichtsbarkeit zu unterwerfen. Bei den Schiffssicherheits- und den

Arbeitsschutzvorschriften sollen auch für die im Internationalen Seeschiffahrtsregister eingetragenen Schiffe die nationalen deutschen Bestimmungen, einschließlich der Schiffsbesetzungsverordnung, Geltung behalten.

Auf diese Weise können durch das Internationale Seeschiffahrtsregister die Erhaltung einer angemessenen Tonnage unter deutscher Flagge gesichert und somit folgende Ziele erreicht werden:

- langfristige Sicherung der qualifizierten Arbeitsplätze der deutschen Seeleute an Bord, insbesondere im Bereich der Schiffsführung, und damit Erhalt einer deutschen Ausbildung in seemännischen Berufen;
- Sicherung der mit der deutschen Seeschiffahrt direkt und indirekt zusammenhängenden Landarbeitsplätze;
- Verbesserung der sozialen Sicherheit der Seeleute auf den im Internationalen Seeschiffahrtsregister eingetragenen Schiffen gegenüber der ausgeflaggten Tonnage durch Fortführung der Arbeitslosen-, Unfall-, Kranken- sowie der Rentenversicherung entsprechend dem Status quo unter deutscher Flagge;
- Beibehaltung des besonders hohen deutschen Schiffssicherheitsstandards;
- Gewährleistung der Versorgungssicherheit im Krisenfall.

Unabhängig von der Einrichtung eines Internationalen Seeschiffahrtsregisters sollten die bisherigen Anstrengungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschiffahrt (Finanzbeiträge, Steuererleichterungen, Schiffsbesetzungsverordnung) fortgeführt und ausgebaut werden, vor allem hinsichtlich der notwendigen Erleichterungen bei den ertragsunabhängigen Steuern.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1 — § 13a

Zu § 13a Abs. 1

Die Vorschrift zielt auf die Erfassung der Kauffahrteischiffe, die zur Führung der Bundesflagge berechtigt sind und im internationalen Verkehr betrieben werden, in einem gesonderten Verzeichnis. Zur Führung der deutschen Flagge berechtigt sind nach §§ 1 und 2 Flaggenrechtsgesetz (FlRG) alle Seeschiffe im Eigentum von Deutschen sowie nach §§ 10 und 11 FlRG Seeschiffe im Eigentum von Ausländern, wenn der Bundesminister für Verkehr die Befugnis zur Führung der Bundesflagge verliehen hat.

Mit der Erfassung in einem gesonderten Verzeichnis soll die Schaffung besonderer rechtlicher Konditionen für die registrierten Schiffe ermöglicht werden. Nach § 34c Einkommensteuergesetz steht unbeschränkt Steuerpflichtigen schon heute beim „Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr" — der Begriff ist in § 34c Abs. 4 Einkommensteuergesetz genau definiert — eine Sonderbehandlung (Steuerermäßigung) zu. Auch das Steuerrecht der Europäischen Gemeinschaft trägt in Artikel 9 Abs. 2 der Sechsten Richtlinie des Rates vom 17. Mai 1977 (77/388/EWG) über die einheitliche Bemessungsgrundlage des Gemeinsamen Mehrwertsteuersystems dem Sondercharakter von internationalen „Beförderungsleistungen" Rechnung. Solche Dienstleistungen werden dem Gemeinschaftsgebiet nur insoweit umsatzsteuerlich zugerechnet, wie sich die Beförderungsstrecke dort tatsächlich befindet. Es empfiehlt sich, die Erfassung der international tätigen Kauffahrteischiffe an diesen bewährten Kriterien zu orientieren, die im Rahmen der Steuererhebung ohnehin Anwendung finden. Damit wird zugleich vermieden, daß über die Voraussetzungen der Erfassung widersprüchliche Verwaltungsentscheidungen getroffen werden.

Die Erfassung wird in Form eines Verzeichnisses vorgenommen, das in Anlehnung an die Regelungen anderer europäischer Staaten die Bezeichnung „Internationales Seeschiffahrtsregister" erhält. Die geltende Schiffsregisterordnung und die von den Amtsgerichten geführten Schiffsregister bleiben hiervon unberührt.

Zu § 13a Abs. 2

Das „Internationale Seeschiffahrtsregister" als Verzeichnis der im internationalen Verkehr überwiegend außerhalb des Bundesgebietes mit Beförderungen betriebenen Seeschiffe soll von dem für den Seeverkehr zuständigen Bundesminister für Verkehr geführt werden, der diese Aufgabe auf eine nachgeordnete Behörde übertragen kann (vgl. unten, Begründung zu § 22).

Zu Artikel 1 Nr. 2 — § 21 Abs. 4

Zu § 21 Abs. 4 Satz 1

Nach § 21 FlRG finden auf bestimmte Kategorien von Seeschiffen die Vorschriften des öffentlichen Rechts des Bundes nur beschränkt Anwendung. Insbesondere sind auf Kauffahrteischiffe ausländischer Eigentümer, denen aufgrund eines Chartervertrages die Befugnis zur Führung der Bundesflagge nach § 11 FlRG verliehen worden ist, nur die in Absatz 3 aufgezählten Vorschriften anwendbar. Damit hat der Gesetzgeber bereits früher dem Prinzip Ausdruck verliehen, daß bestimmte Schiffe unter der Bundesflagge, die einen ausgeprägten Auslandsbezug aufweisen, nicht voll von der Rechtsordnung des Bundesrechts erfaßt werden müssen. Dem gleichen Grundgedanken entsprechen beispielsweise §§ 2 und 7 FlRG, die dem deutschen Eigentümer unter bestimmten Umständen (ausländischer Wohnsitz, ausländischer Anteil bzw. Auslandcharter) die Wahl einräumen, ob er sein Schiff unter der Bundesflagge oder einer ausländischen Flagge betreiben will.

Die Regelung des § 21 FlRG soll durch Einführung eines weiteren Absatzes für die im Internationalen

Seeschiffahrtsregister verzeichneten Schiffe erweitert werden.

Hinsichtlich der Heuern (vgl. § 30 Seemannsgesetz) kann nach Artikel 30 Abs. 1 EGBGB, der aus Artikel 6 des Europäischen IPR-Übereinkommens (BGBl. 1986 II S. 809) übernommen ist, durch Rechtswahl der Parteien die Anwendung eines ausländischen Rechts vereinbart werden. Diese Möglichkeit kommt vor allem bei ausländischen Seeleuten in Betracht. Die Heranziehung des Artikels 30 EGBGB für Arbeitsverträge der Schiffsbesatzung ist jedoch derzeit durch ein hohes Maß an Unsicherheit gekennzeichnet. Dies hängt damit zusammen, daß bei der Abfassung der relativ komplizierten Vorschrift des Artikels 30 EGBGB an die besondere Situation der internationalen Seeschiffahrt nicht gedacht wurde. So verrichten die Seeleute auf Hoher See ihre Arbeit nicht „in" einem Staat (Artikel 30 Abs. 2 Nr. 1 und 2 EGBGB). Die im Völkerrecht früher vertretene Fiktion, daß das Schiff ein schwimmender Gebietsteil des Flaggenstaats sei, läßt sich heute im Hinblick auf die rechtlichen Gegebenheiten beim Aufenthalt des Schiffes in fremden Küstengewässern und Häfen oder bei der Gefahrenabwehr auf Hoher See (z. B. Eingriffe beim Umweltschutz), aber auch im Hinblick auf die Rechtsstellung der Schiffe in Zonen von bewaffneten Konflikten nicht als Prinzip aufrechterhalten. Entscheidend kommt es daher bei Artikel 30 Abs. 2 EGBGB auf die „Gesamtheit der Umstände" an.

In der internationalen Seeschiffahrt können die Umstände des Heuerverhältnisses — z. B. örtliche Belegenheit des Betriebsteils und Arbeitsplatzes Schiff, Nationalität und Wohnsitz bzw. Sitz der Vertragsparteien — nur dann zur Geltung kommen, wenn nicht schon die Flagge des Schiffes den Ausschlag gibt. Das heutige Seevölkerrecht geht davon aus, daß Schiffe die „Staatszugehörigkeit" des Staates besitzen, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind (Artikel 5 des Übereinkommens vom 29. April 1958 über die Hohe See, BGBl. 1972 II 1089). Wesentlicher Inhalt dieser Staatszugehörigkeit ist, daß „der Staat über die seine Flagge führenden Schiffe seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten tatsächlich ausüben" muß (Artikel 5 a. a. O.). Die Frage des auf die Arbeitsverhältnisse der Schiffsbesatzung anwendbaren Privatrechts wird hierbei offengelassen. So wäre beispielsweise die Anwendung von französischem Recht auf die französische Schiffsbesatzung eines unter deutscher Flagge fahrenden Seeschiffes ohne weiteres mit dem Seevölkerrecht vereinbar. Umgekehrt kommt bei vielen Arbeitsverhältnissen deutscher Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter ausländischen Flaggen deutsches Arbeitsvertrags- und Sozialversicherungsrecht zur Anwendung.

Für die moderne internationale Seeschiffahrt sind solche Mischstrukturen typisch. Die flexible Disposition über die Flaggenführung nach Maßgabe der zugrundeliegenden betrieblichen Situation, nötigenfalls verbunden mit einer Betriebsverlegung ins Ausland, gehört heute zur Geschäftsstrategie der Schiffahrtsunternehmen in aller Welt. Das im Rahmen der UNCTAD abgeschlossene internationale Übereinkommen über die Bedingung für die Registrierung von Schiffen von 1986 (noch nicht in Kraft) legt für die Registrierung und Flaggenführung der Handelsschiffe mehrere Kriterien zugrunde (Staatsangehörigkeit des Eigentümers, der Besatzungsmitglieder, des Charterers, Sitz des Charterers), so daß hier Überschneidungen unvermeidlich sind. Dabei sollten deutsche Schiffahrtsunternehmen für ihre Dispositionen nicht auf den Weg einer Betriebsverlegung ins Ausland verwiesen werden.

Der im EGBGB vorhandene Spielraum kann ohne Widerspruch zu internationalen Verpflichtungen oder zu zwingenden nationalen Vorschriften, wie denen des Seemannsgesetzes, in der Weise genutzt werden, daß beim Merkmal der „engeren Verbindung" in Artikel 30 Abs. 2 EGBGB die Grenzen klargestellt werden, in denen der Führung der Bundesflagge für die Frage des auf Arbeitsverträge der Schiffsbesatzung anwendbaren Rechts Bedeutung zukommt. Mit der Neuregelung soll dies im Interesse der erforderlichen Rechtssicherheit jedenfalls für diejenigen Arbeitsverhältnisse geschehen, bei denen sowohl das den Arbeitsplatz bildende Seeschiff — durch Eintragung im Internationalen Seeschiffahrtsregister — als auch der Arbeitnehmer — durch Fehlen eines inländischen Wohnsitzes oder Aufenthaltsortes — einen nicht nur vorübergehenden eindeutigen Auslandsbezug aufweisen. Merkmale wie Wohnsitz und Staatsangehörigkeit sind geeignet, die erforderliche Kontinuität der arbeitsrechtlichen Beurteilung auch ohne Anknüpfungen an die Flagge zu verbürgen.

Die besonderen Vorschriften des Rechts der Europäischen Gemeinschaft über die Gleichstellung der Arbeitnehmer der EG-Mitgliedstaaten bleiben unberührt. Die von den internationalen Organisationen (IMO, ILO) aufgestellten verbindlichen Anforderungen an die Sicherheit der Seeschiffahrt sowie zwingende Vorschriften sonstiger Artikel werden von der Regelung ebenfalls nicht betroffen.

Zu § 21 Abs. 4 Satz 2

Zur Erreichung der im Interesse der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschiffahrt notwendigen Reduzierung der Schiffsbetriebskosten wird für die Arbeitsverhältnisse von ausländischen Besatzungsmitglieder auf Schiffen, die im Internationalen Seeschiffahrtsregister eingetragen sind, der Abschluß von Tarifverträgen mit ausländischen Gewerkschaften ermöglicht. Durch die gewählte Formulierung soll der Abschluß von entsprechenden Einzelverträgen nicht ausgeschlossen werden.

Bereits heute sind auf Schiffen deutscher Reeder rund 15 000 ausländische Seeleute beschäftigt, von denen mehr als 75 % auf Schiffen unter fremden Flaggen fahren und nach den Lohnbedingungen ihres Heimatlandes (sogenannten Heimatheuern) bezahlt werden. Der Gesetzgeber ist daher gefordert, den Rahmen abzustecken, in dem ausländische Gewerkschaften Heuervereinbarungen für ausländische Arbeitnehmer auf den im Eigentum deutscher Reeder befindlichen Schiffen abschließen können, die im internationalen Verkehr betrieben werden.

Die Gesetzesvorlage knüpft hierfür zunächst an den doppelten Auslandsbezug des Satzes 1 an: Zum einen muß das Schiff als ein in internationalem Wirtschaftsgebiet befindlicher Arbeitsplatz im Internationalen Seeschiffahrtsregister (§ 13 a) eingetragen sein. Zum anderen kommen für die Entlohnung nach Heimatlandheuern nur solche Seeleute in Betracht, die — vorbehaltlich besonderer Vorschriften des Rechts der Europäischen Gemeinschaft — keinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt im Inland haben. Darüber hinaus müssen die von der ausländischen Gewerkschaft abgeschlossenen Tarifverträge voll der deutschen Gerichtsbarkeit unterworfen werden, damit ihnen dieselben Rechtswirkungen zukommen, die die von deutschen Gewerkschaften abgeschlossenen Tarifverträge nach dem Tarifvertragsgesetz haben. Dadurch bleibt die Anrufung deutscher Arbeitsgerichte auch für die ausländischen Arbeitnehmer möglich, die aufgrund eines Tarifvertrages mit ihrer Heimatlandgewerkschaft angeheuert werden.

Durch die Bestimmung sollen weiterhin Mindeststandards für diejenigen ausländischen Gewerkschaften festgelegt werden, denen der Abschluß von Tarifverträgen für ausländische Seeleute an Bord von deutschen, im Internationalen Seeschiffahrtsregister eingetragenen Schiffen ermöglicht werden soll. Diese sollen den von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) aufgestellten Grundsätzen entsprechen. Deshalb wird gefordert, daß diese ausländischen Gewerkschaften die Voraussetzungen des einschlägigen Übereinkommens Nr. 87 der ILO vom 9. Juli 1948 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts (BGBl. 1956 II S. 2072) erfüllen, dem die Bundesrepublik Deutschland als Vertragspartei angehört.

Zu § 21 Abs. 4 Satz 3

Für die in Satz 1 genannten Arbeitsverhältnisse werden voraussichtlich im Laufe der Zeit entsprechend dem internationalen Wirtschaftsgebiet des Einsatzes sowie den Verhältnissen am internationalen Arbeitsmarkt Bedingungen vereinbart werden, die von denen des deutschen Arbeitsmarktes abweichen. Hier muß Klarheit darüber herrschen, welche Tarifverträge sich auf welche Gruppe von Arbeitsverhältnissen beziehen. Satz 3 enthält daher eine entsprechende Ordnungsvorschrift. Danach muß in den künftigen Tarifverträgen klar zum Ausdruck kommen, ob sie sich auf die Arbeitsverhältnisse von Besatzungsmitgliedern eines im Internationalen Seeschiffahrtsregister eingetragenen Kauffahrteischiffs beziehen, die im Inland keinen Wohnsitz haben.

Zu Artikel 1 Nr. 3 — § 22

Im Interesse der Verwaltungsorganisation sollte die Möglichkeit vorbehalten werden, die Verwaltungsaufgaben nach § 7 FlRG (Gestattung der zeitweiligen Führung einer anderen Flagge als der Bundesflagge) und nach § 13 a (Einrichtung und Führung des Internationalen Seeschiffahrtsregisters) von einer nachgeordneten Behörde wahrnehmen zu lassen.

Zu Artikel 2

Diese Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der international tätigen deutschen Seeschiffahrt sollten die erforderlichen Gesetzesänderungen so bald wie möglich in Kraft treten.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333